ПРИКАЗ
по ЗАПАДНЫМ жел. дор.

1-го Июня 1927 г.
345
Сэи.

О положении дела с происшествиями на Западных ж. д. за 1-й квартал 1926/27г.

Общее количество происшествий за отчетный квартал составляет 184 случая, из них при движении 175 и вне движения 9. По сравнении с 1-м кварталом 1925/26 года (190) разница (уменьшение) незначительная.

Происшествия при движении: по месяцам квартала они распределяются так:

Октябрь	—81	против 63	за тот же мес. 1925/26 г.;
Ноябрь	—46	„ 52	„ „ „ „ „
Декабрь	—48	„ 64	„ „ „ „ „
Итого	175	„ 179	„ „ „ „ „

С отнесением же на измеритель 100000 поездо-клм. при пробеге в 1152707 получается в среднем за квартал **15,18** вместо **19,04** за такой же квартал 1925/26 г., т. е. уменьшение на **3,86**, или на **20** с лишним %.

Происшествия по родам (таблица № 1) распределяются:

А. Сходы поездов в пути: 1 случай против 3 за первый квартал 1925/26 г.

Отмеченный здесь случай схода платформы в балластном п. № 2043 произошел на 22 вер. перегона Унеча—Стародуб 12/X—26 г. Установить точную причину схода, благодаря поверхностному производству расследования местной комиссии, не удалось. Имеется предположение, что сход произошел от неплавного взятия поезда с места при наличии на рельсах под колесами разгруженного балласта.

Б. Сходы при маневрах—22 случая, против 51 за первый квартал 1925/26 г., т. е. уменьшение на 29 случ., или почти на 57%.

Типо-Лит. Правл. Зап. ж. д. 1927 г. (1100)—1168.

Повторные случаи таких сходов были: на ст. Гомель-хоз.—6 случ., на ст. Гомель-пас. 3 и на ст. Жлобин 2, а на остальных по одному.

По причинам они распределяются так:

1. Непосредственная вина железнодорожных агентов:

а) нарушение Правил, Инструкций, Положений и проч.	7 сл.
б) неплотное прижатие пера стрелки к рамному рельсу	5 „
в) взрез стрелок	4 „
2. Техническая неисправность подвижного состава и пути	2 „
3. Снежные заносы	2 „
и 4. Прочие	2 „

В. Столкновение поездов и одиночных паровозов в пути и на станциях—5 случаев. Этого рода происшествий в 1925/26 г. не было вовсе.

Случаи столкновений имели место:

1) 2/XI—26 г. на 36 килом. перегона Горки—Зубры, где сильным ветром был угнан со ст. Зубры в сторону Горки крытый порожний вагон навстречу поезду № 203, с которым этот вагон и столкнулся. При столкновении вагон сильно поврежден, паровоз сошел с рельсов всеми скатами, получив незначительное повреждение, путь разрушен на протяжении 30 метров. Случай произошел вследствие грубой халатности со стороны стрелочника МЕДВЕЦКОГО и ДС ПОДОЛЬСКОГО, выразившейся в непринятии ими необходимых мер против угона ветром находившегося на станции порожнего состава.

2) 5/XI—26 г. на стан. Жлобин Южн., при отправлении товарного п. № 368 произошло столкновение его с маневрировавшим составом, вследствие выдвижения последнего за указательный столбик во время формирования другого поезда. Последствием этого случая было: в 35 вагонах поезда повреждены двери, один вагон сошел с рельсов всеми скатами и значительно

поврежден. Причина случая—неправильные действия составителя поездов ЛУКАШЕНКА, выразившиеся в нарушении действующих Инструкций составителям поездов и Правил производства маневров.

3) 14/XI-26 г., на ст. Гомель-пасс., отправленный по неправильному маршруту паровоз—водолив столкнулся со стоявшим за проходом вагоном, в котором разбита букса, сломаны 3 боковые стойки и сорвано несколько обшивок. Причина происшествия—ошибочное отправление паровоза на ст. Гомель-хоз. по неправильному маршруту, что было следствием нарушения порядка подготовки маршрута для отправляемых поездов причастными к данному случаю агентами Отдела Эксплоатации, а именно: ДСП ЕРМАКОВИЧА, стрелоч.--ПАВИЧА, старш. стрелочника ГЛЕБА и поденного стрелочника ШЕВЧЕНКО.

4) 12/XII-26 г., на ст. Жлобин, паровоз № 93, следуя под п. № 3, вследствие отправления его на занятый перегон, настиг у семафора шедшую впереди его передачу, от чего и произошло столкновение с повреждением двух вагонов. Случай произошел, главным образом, по вине ДСП Жлобин КАРГА, отправившего паровоз по фиктивной путевой телеграмме до фактического прибытия ранее отправленной передачи и получения уведомления о ее прибытии, и телеграфиста ЧИЖИКОВА, заблаговременно подготовивившего и подписавшего бланк путевой телеграммы о разрешении пути паровозу. и

5) 24/XII-26 г., на 4 клм. соединит. ветви при ст. Бахмач, отправленный из Бахмача Цен. МКВ на Южный пост. Зап. пассажирский п. № 4-ж столкнулся со стоявшими после разгрузки 9-ю крытыми вагонами, которые и были разбиты. Кроме того, сошел с рельсов паровоз, получив незначительное повреждение; случай произошел также по причине грубого нарушения основных правил движения поездов со стороны ДСП ДАНИЛОВА, составителя поездов ГАРКАВОГО, ПД ГРИНЦЕВИЧА и и. об. артельного старосты СТАРОСТЕНКО.

Таким образом, все пять случаев столкновения поез-

дов, вызвавшие материальный убыток дороге в сумме 11231 руб., падают на вину агентов дороги.

Г. Столкновения подвижного состава при маневрах—6 случаев против 3-х за 1-й квартал 1925/26 г.

Случаи эти были:

1) 1/Х-26 г., на ст. Н.-Северск, где во время производства маневров два груженых вагона, выброшенные толчком на IV путь, докатились до стоявшей на том-же пути платформы, с которой и столкнулись. Повреждена нижняя часть буксы.

2) 22/Х-26 г., на ст. Сновская, при осаживании состава вследствие неприготовления маршрута и взреза стрелки маневровый состав пошел по не соответствующему пути, занятому стоявшими на нем платформами, с которыми и столкнулся, причинив повреждение подвижного состава.

3) 25/Х-26 г., на ст. Жлобин, маневровый паровоз № 132, следуя от депо к 8-му стрелочному посту по 28 пути, наскочил на стоявший на этом же пути у прохода стр. № 141 паровоз № 356. Паровоз № 132 получил повреждения.

4) 21/XI-26 г., на ст. Гомель-пасс., во время маневров на товарном дворе от неосторожного под'езда паровоза к вагонам получился сильный толчек, от которого произошел сход с рельсов и повреждение одного вагона.

5) 21/XII-26 г., на ст. Бахмач, во время маневров по вытяжке и перестановке вагонов произошло столкновение подвижного состава с вагоном, который, двигаясь от толчка паровоза после отцепки, докатился до стоявших на пути двух платформ и от толчка с последними, медленно двигаясь назад, вышел за проход; три вагона получили повреждения, и

6) 22/XII-26 г., тоже на ст. Бахмач, маневровый паровоз № 3623, следуя со склада топлива тендером вперед, столкнулся с поездным паровозом Южн. дор., двигавшимся к углепод'емному крану того же склада; оба паровоза незначительно повреждены и один из них сошел с рельсов.

Во всех шести случаях тоже установлена вина агентов дороги, выразившаяся в нарушении действующих правил и инструкций, как-то: неосторожное и невнимательное производство маневров, несоблюдение правил сигнализации, невнимательная езда машинистов и проч.

Д. Разрывы и обрывы поездов и подвижного состава при маневрах—43 случая против 29 за 1-й квартал 1925/26 г., что составляет увеличение на 14 случаев, или на 48%.

Из общего числа разрывов было: поездов в пути и на станциях,—вызвавших раз'единение поезда,—18 случ. и не вызвавших раз'единения и обрывов при маневрах 25 случаев.

Распределяя перегоны и станции, на которых произошли эти случаи, по административному делению участков, получим ниже приведенную таблицу:

№№ по порядку.	МЕСЯЦЫ. / Наименование станций или перегона.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	ВСЕГО.
	По 1-му уч. Тяги.				
1	Орша	1	—	—	1
2	Унеча-Сураж	—	—	1	1
	Итого	1	—	1	2
	По 2-му Уч. Тяги.				
3	Осиповичи-Дараганово	1	—	—	1
4	Осиповичи-Минск	—	1	—	1
	Итого	1	1	—	2

№№ по порядку.	Наименование станций или перегона. / МЕСЯЦЫ.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	ВСЕГО.
	По 3-му уч. Тяги.				
	Уза—Гомель	1	—	—	1
	Злынка—Новозыбков . .	1	—	—	1
	Гомель-хоз.	5	3	3	11
	Новозыбков	1	—	—	1
	Якимовка	1	—	—	1
	Василевичи	1	—	—	1
	Климов	1	—	—	1
	Климов—Семеновка . .	1	—	—	1
	Птичь—Калинковичи . .	—	—	1	1
	Клинцы	—	—	1	1
	Итого. .	12	3	5	20
	По 4-му уч. Тяги.				
	Дочь.	2	1	1	4
	Сновскся	1	1	—	2
	Бондаревка—Макошино .	1	—	—	1
	Бондаревка	—	1	—	1
	Низковка	—	1	—	1
	Мена—Низковка . . .	—	1	—	1
	Бахмач—Чесноковка . .	—	—	1	1
	Хоробичи	—	—	1	1
	Итого. .	4	5	3	12
	По 5-му уч. Тяги.				
	Жлобин—Раз. № 19 . .	1	—	—	1
	Буда-Кошелевская . .	1	—	—	1

№№ по порядку	МЕСЯЦЫ. / Наименование станций или перегона.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	ВСЕГО.
	Жлобин Южн.—Жлобин пасс.	1	—	—	1
	Бобруйск—Ясень . . .	1	—	—	1
	Телуша	1	1	—	2
	Раз. № 19 Солтановка .	—	—	1	1
	Итого . .	5	1	1	7
	А ВСЕГО . .	23	10	10	43

Из общего числа разрывов 24 случая, или почти 56%, падает на вину агентов Отдела Тяги, главным образом, на 3, 4 и 5 участки.

Причины, вызвавшие разрывы, следующие:

а) непосредственная вина агентов дороги: неосторожное взятие с места и остановка, неплавное ведение поезда, толчки, невнимательные маневры, несоблюдение сигналов и проч. 24 сл.

б) техническая неисправность подвижного состава: неудовлетворительная сварка металла, недоброкачественность его, старый надлом, плена, изношенность сцепных приборов и проч. 18 сл.

и в) невыясненных . . . . . . 1 сл.

43 сл.

Е. Наезды поездов—16 случ. против 9 за первый квартал 1925/26 г.—Из них: на подводы 2, назлоумышленные препятствия 3, крупных животных 10 и на упоры 1. По всем случаям наездов на крупных животных установлена виновность владельцев их, оставлявших скот без присмотра, а в наезде на подводы установлена вина подводчиков, допустивших невнимательность и грубую неосторожность при проезде через переезды.

В одном лишь случае наезда на упор виновными оказались агенты Отдела Эксплоатации, нарушившие правила производства маневров.

Ж. Пожары в поездах—3 случая.—За 1-й квартал прошлого года их не было вовсе. Причины, вызвавшие эти пожары: в 2-х случаях искры с паровоза и в одном—неисправность приборов отопления вагона. В этом последнем случае отмечена вина агентов Отдела Тяги.

З. Порча паровозов с требованием вспомогат. паровозов—4 случая против 9 за 1-й квартал 1925—26 г. По участкам Отдела Тяги они распределяются так: по 1-му—1, по 2-му 2 и по 5-му—1.— Из них: 2 случая по технической неисправности частей паровозов (изношенность и неудовлетворительное качество металла) и 2 по вине агентов дороги, допустивших небрежный уход за паровозами.

И. Остановка поездов в пути: 57 случаев против 46 за такой же квартал 1925/26 г., из них:

а) по причинам, зависящим от паровозов (недостаток пара и воды, незначительная порча или неисправность частей паровоза и приборов торможения, малосильность паровоза, и т. д.) . . . 34

б) в зависимости от вагонов (горение букс) . 2

в) в зависимости от пути (загромождение пути и засорение его землей) 2

г) стихийные (снег, сильный ветер) и . . 4

д) прочие остановки (превышение состава поездов, по сигналам сбригад, с пути и т. д.) . 15

ИТОГО . . 57 сл.

К. Прочие при движении—18 случаев против 25 за 1-й квартал 1925—26 г. Сюда входит: взрезы стрелок, незначительная порча подвижного состава при маневрах, поломка осей и бандажей, срывы ветром крыш вагонов, сход автодрезины и т. д. В 12-ти из этих случаев отмечена вина агентов дороги.

Л. Предупрежденные случаи—нарушение правил технической эксплоатации)—в отчетном квартале не было вовсе, тогда как в 1-м квартале 1925/26 г. их было 4.

М. Происшествия вне движения—9 случаев против 11 за первый квартал предшествующего года. Из них пожаров 7 (в полосе отчуждения 6 и один на предприя-

тиях Отдела Лесных Заготовок) и прочих 2, а именно: поломка вала двигателя Дизеля на электрической станции Минск и разрушение ветром новостроющегося сарая на ст. Орша.

Все происшествия за отчетный квартал по причинам (таблица № 2) распределяются таким образом:

1) вина: а) агентов Западных дорог	108 сл.
„ б) „ др. дор. и посторон лиц	13 „
2) технич. неисправность подвижн. состава	31 „
3) злой умысел	4 „
4) стихийных и случайных	22 „
5) не выясненных	6 „
ИТОГО	184 „

Отмеченные по вине агентов дороги (таблица № 3) 108 случаев по Отделам распределяются:

Тяги	56
Эксплоатации	29
Пути	6
Связи	1
И совместно Д и Т	13
„ „ Д и П	1
„ „ Д и Ш	1
„ „ П и Т	1
ИТОГО	108 сл.

Взысканий за происшествия и в связи с происшествиями за отчетный квартал наложено — 209, а именно: увольнений—2, выговоров с предупреждением об увольнении—16, выговоров—81 замечаний—110.

По Отделам эти взыскания распределяются так:

Эксплоатации	86
Тяги	102
Пути	15
Связи	5
И других	1

Несчастных случаев с людьми за отчетный квартал было 228 случаев. Из них: при движении—38 и вне движения 190. Из общего числа пострадавших убито—13 и ранено — 215. По сравнению с первым кварталом

1925/26 г. (178), получается увеличение на 50 случаев, или на 28%.—Это увеличение об'ясняется, отчасти, изменением порядка регистрации несчастных случаев с людьми, согласно Инструкции НКТ № 83/336, введенной в жизнь на Западных дорогах с 1 Октября 1926 г.,— заключающегося в том, что до введения упомянутой Инструкции о случаях с пострадавшими, получившими незначительные ушибы и поранения, с прекращением работы не более трех дней, донесений не поступало и такие случаи не регистрировались; с 1-го же Октября 1926 г., регистрируются все несчастные случаи с потерей пострадавшими трудоспособности свыше одного дня.

Общая сумма убытков от происшествий за квартал по приблизительному подсчету составляет 15117 руб., против 2010 за 1-й квартал 1925/26 г.

Такое огромное увеличение убытка в отчетном квартале вызвано двумя случаями столкновения поездов: 5/XI на ст. Жлобин с убытками 2475 руб. и 24/XII на ст Бахмач с убытками в 8221 руб.

Итак, обзором происшествий за 1-й квартал текущего отчетного года выявилось, что хотя абсолютное количество их по сравнению с таким же кварталом 1925/26 г. незначительно уменьшилось, но в общем приходится констатировать, что положение с происшествиями стало хуже.

Из таблицы № 1—видим, что почти все происшествия при движении, за исключением лишь сходов поездов и подвижного состава при маневрах, а также и порчи паровозов, вызвавших требование вспомогательных паровозов, не только не уменьшились, но, наоборот, увеличились, а главнейшие из них (столкновения), носящие характер крушений, достигли прямо угрожающих размеров и вызвали сумму убытков, небывалую еще ни за один квартал предшествующих годов, причем из общей суммы убытков за квартал 15117 руб., 12609 руб., или 83 с лишним процента, падает на происшествия по вине агентов дороги. Отсюда следует, что этот значительный и совершенно непроизводительный расход дорога несет

благодаря лишь халатности, небрежности и невнимательности к обязанностям службы агентов, причастных к движению поездов.

Такое положение не может быть терпимо дальше и ему немедленно должен быть положен конец. Для этого необходимо больше энергии и внимания к работе, как административного персонала, так и непосредственных исполнителей. ДН, ТЧ, ТД, ПЧ, ШЧ должны на месте проявлять инициативу по изысканию мер к уменьшению происшествий. Особое внимание должно быть обращено на предупредительные меры против разрывов, непомерно увеличившихся за отчетный квартал.

Считаю нужным предупредить ДН, ДЧ, ТЧ, ТД, ПЧ и ШЧ, что при оценке их деятельности будут приниматься во внимание результаты по борьбе с происшествиями.

Местным и Дорожной Комиссиям по происшествиям предлагаю при выяснении виновности причастных к происшествиям агентов всесторонне освещать и исследовать обстоятельства, сопровождавшие тот или иной случай и при обнаружении халатности или небрежности на виновных налагать самые строгие меры взыскания, вплоть до увольнения и предания суду.

Настоящий приказ относится к Начальникам Технических Отделов и линейной администрации этих Отделов.

Ч *Вл. Сивков.*

За ЧПТ *В. Иванов.*

Д—1 *Грабовский.*

ТАБЛИ

По роду происшествия

№№ по порядку.	Наименование месяцев. / Наименование происшествий.	Октябрь. Число происшествий.	Октябрь. %% отношен. к общ. числу.
	А. При движении.		
1	Столкновение поездов и одиночных паровозов в пути и на станц.	—	—
2	Столкновение подвижного состава при маневрах	3	3,53
3	Сходы поездов и одиночных паровозов в пути и на станциях	1	1,18
4	Сходы подвижного состава при маневрах	12	14,11
5	Наезды на дрезины, подводы скот. и проч.	9	10,59
6	Разрывы поездов	8	9,41
7	Тоже при маневрах	15	17,64
8	Пожары в поездах	1	1,18
9	Порча паровозов с требованием вспомогат. паров.	2	2,36
10	Остановки	23	27,06
11	Прочие	7	8,23
12	Предупрежден. случаи	—	—
	Итого при движении	81	95,29
	Б. Вне движения.		
	Пожары в полосе отчуждения и вне ее	3	3,53
	Злоумышлен. порча пути	—	—
	Хищения, грабежи и проч.	—	—
	Прочие вне движения	1	1,18
	Итого вне движения	4	4,71
	А всего	85	100

Верно: Консультант Бюро

ЦА № 1.

За 1-ый квартал 1926—27 года.

распределяются так:

Ноябрь.		Декабрь.		Всего за 1-ый квартал 1926-27 г.	%% отношен. к общему числу.	Количество случаев за 1-ый кварт. 1925-26 г.	%% отношен. к общему числу.
Число происшествий.	%% отношен. к общ. числу.	Число происшествий.	%% отношен. к общ. числу.				
3	6.25	2	3,94	5	2,72	—	—
1	2,08	2	3,94	6	3,26	3	1,58
—	—	—	—	1	0,54	3	1,58
6	12,50	4	7,84	22	11,96	51	26,84
4	8,33	3	5,88	16	8,70	9	4,74
7	14,58	3	5,88	18	9,78	11	5,78
3	6,25	7	13,70	25	13,59	18	9,47
1	2,08	1	1,96	3	1,63	—	—
1	2,08	1	1,96	4	2,17	9	4,74
17	35,42	17	33,33	57	30,98	46	24,21
3	6,25	8	15,68	18	9,78	25	13,16
—	—	—	—	—	—	4	2,11
46	95,83	48	94,11	175	95,11	179	94,21
2	4,17	2	3,94	7	3,80	8	4,21
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	3	1,58
—	—	1	1,95	2	1,09	—	—
2	4,17	3	5,89	9	4,89	11	5,79
48	100	51	100	184	100	190	100

происшествий *Конопелько.*

Т А Б Л И

по причинам. вызва

№№ по порядку.	Наименование месяцев. / Причины, вызвавшие происшествия.	Октябрь.		Ноябрь.	
		Число происшествий.	% % отношение к общему числу.	Число происшествий.	% % отношение к общему числу.
1	Вина жел. дор. агентов .	49	57,65	24	50,00
2	Неисправность подвижного состава	14	16,48	10	20.83
3	Тоже пути и путевых оборудований	—	—	—	
4	Злой умысел	2	2,35	1	2,08
5	Случайные, стихийные и от разных причин, не зависящих от агентов дороги .	10	11,76	6	12,50
6	Невыясненные	2	2,35	4	8,34
7	По вине посторонних лиц и ведомств	8	9,41	3	6,25
	ИТОГО.	85	100	48	100

ВЕРНО: Консультант Бюро

Ц А № 2

вшим происшествия.

Декабрь.		Всего за 1-й квартал 1926—27 г.	% % отношение к общему числу.	Количество происшествий за 1-й квартал 1925/26 г.	% % отношение к общему числу.	Примечание.
Число происшествий.	% % отношение к общему числу.					
35	68.63	108	58.70	100	52,63	
7	13,72	31	16,85	20	10,53	
—	—	—	—	4	2,11	
1	1,96	4	2,17	3	1,58	
6	11,77	22	11,96	35	18,42	
—	—	6	3,26	10	5,26	
2	3,92	13	7,06	18	9,47	
51	100	184	100	190	100	

Происшествий—*Конопелько.*

ТАБЛИ

Отмеченные случаи по вине агентов дороги по отделениям Отдела

Наименование происшествий. / Наименование Отделов и участков.	Сходы поездов.	Сходы при маневрах.	Столкновен. поездов.	Столкновения при маневрах.
Отдел Движения:				
1-е Отделение	—	1	1	3
2-е „	—	8	1	
3-е „	—	3	1	—
ИТОГО	—	12	3	3
Отдел Тяги:				
1-й участок	—	1	—	—
2-й „	—	—	—	—
3-й „	—	—	—	1
4-й „	—	1	—	—
5-й „	—	—	—	—
ИТОГО	—	2	—	1
Отдел Пути:				
1-й участок	—	1	—	—
2 й „	—	—	—	—
3-й „	—	—	—	—
9-й „	—	—	—	—
XI-й „	—	—	—	—
ИТОГО	—	1	—	—
Прочие	—	—	—	—
ИТОГО по Отделам	—	15	3	4
Совместная вина:				
ДН—1 и ТЧ—1	—	—	—	—
ДН—1 и ТЧ—3	—	—	—	—
ДН—2 и ТЧ—2	—	—	—	1
ДН—2 и ТЧ—3	—	—	—	—
ДН—2 и ТЧ—4	—	1	—	—
ДН—2 и ТЧ—5	—	1	—	—
ДН—3 и ТЧ—2	—	—	—	1
ДН—3 и ТЧ—5	—	2	—	—
ДН—3 и Ш	—	—	1	—
ПЧ—4 и ТМ	—	—	—	2
ИТОГО	—	4	1	2
А ВСЕГО	—	19	4	6

Верно: Консультант Бюро

Эксплоатации и участкам Отделов Тяги, Пути и проч.

Разрывы, обрывы и саморасцепки.	Нарушен. техн. эксплоат.			Наезды.	Пожарн.		Порча паровозов.	Прочие.	Итого.	За 1-й квар. 1925/26 г.
	Ошиб. отправ. и прием поезда.	Проезд станций.	В'езд при закрытых семаф.		В поездах.	Вне поездов.				
—	—	—	—	1	—	—	—	2	5	—
—	—	—	—	—	—	—	—	8	20	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
—	—	—	—	1	—	—	—	10	29	46
—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	—
1	—	—	—	—	—	—	2	—	3	—
7	—	—	—	—	—	—	—	5	12	—
7	—	—	—	—	1	—	—	8	18	—
7	—	—	—	—	—	—	—	13	20	—
22	—	—	—	—	1	—	2	28	56	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
—	—	—	—	—	—	2	—	3	6	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
22	—	—	—	1	1	2	2	42	92	100
—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
1	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
2	—	—	—	—		1	—	6	16	—
24	—	—	—	1	1	3	2	48	108	100

Происшествий *Конопелько.*